



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 11.10.2021 r.
COM(2021) 623 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie wdrażania w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2018 r.
niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne
zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wdrażania w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

w sprawie wdrażania w okresie od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

Wprowadzenie

Niniejsze sprawozdanie odnosi się do wykonywania zawodu przewoźnika transportu drogowego w państwach członkowskich. Jego celem jest zapewnienie ścisłego nadzorowania stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE¹ (zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”). Powyższe rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców mających siedzibę w UE i wykonujących zawód przewoźnika drogowego, jak również mających zamiar podjąć tego typu działalność. Zawód przewoźnika drogowego odnosi się do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy² i zawodu przewoźnika drogowego osób³. Niektóre kategorie przedsiębiorców, na przykład przewoźnicy wykorzystujący pojazdy silnikowe o masie całkowitej mniejszej niż 3,5 tony, nie są objęte zakresem stosowania rozporządzenia⁴. W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 określono wspólne zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy i przewoźnika drogowego osób.

Zgodnie z art. 3 przywołanego rozporządzenia przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich, cieszyć się dobrą reputacją oraz posiadać odpowiednią zdolność finansową i wymagane kompetencje zawodowe. Ponadto art. 4 tego rozporządzenia nakłada na przedsiębiorców transportu drogowego obowiązek wyznaczenia zarządzającego transportem. Zarządzający ten musi posiadać certyfikat kompetencji zawodowych, potwierdzający posiadanie umiejętności i wiedzy niezbędnych do zarządzania przewozami zgodnie ze

¹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

² Zgodnie z art. 2 pkt 1 rozporządzenia „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy albo zespół pojazdów.

³ Zgodnie z art. 2 pkt 2 rozporządzenia „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszoną przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu.

⁴ Zgodnie z art. 1 ust. 4 rozporządzenia „państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych”. Od dnia 21 maja 2022 r. rozporządzenie będzie miało również zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy silnikowe o masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony, którzy nie wykonują wyłącznie krajowych przewozów drogowych w państwie członkowskim siedziby.

wszystkimi wymogami prawnymi i branżowymi w sposób rzeczywisty i ciągły. Odpowiedzialność za sprawdzanie, czy przedsiębiorcy transportowi przestrzegają warunków określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, spoczywa na państwach członkowskich. Kluczową rolę w poprawie skuteczności nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność w Unii Europejskiej odgrywa też dobrze zorganizowana współpraca administracyjna między państwami członkowskimi.

W art. 26 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 określono terminy obowiązków sprawozdawczych spoczywających na państwach członkowskich i Komisji:

- co dwa lata począwszy od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia państwa członkowskie mają sporządzać sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazywać je Komisji;
- na podstawie informacji przedstawionych przez państwa członkowskie Komisja ma sporządzać co dwa lata sprawozdanie, które jest przedstawiane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Sprawozdania krajowe przedstawione przez państwa członkowskie stanowią kluczowy wkład w sprawozdanie Komisji. W art. 26 rozporządzenia określono, jakie dane należy uwzględnić w sprawozdaniach krajowych:

„a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;

b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji;

c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;

d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz

e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwom członkowskim oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3”.

W niniejszym sprawozdaniu opisano jakość i terminowość przekazywanych danych krajowych (sekcja I) oraz zawarto analizę sprawozdań przedstawionych przez państwa członkowskie (sekcja II). W sekcji III przedstawiono wnioski.

I. Przekazywanie danych

Niniejszy dokument jest czwartym sprawozdaniem sporządzonym na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i dotyczy okresu od dnia 1 stycznia 2017 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. Pierwsze sprawozdanie⁵ obejmowało okres od dnia 4 grudnia 2011 r. (dnia wejścia w życie rozporządzenia) do dnia 31 grudnia 2012 r. Drugie sprawozdanie⁶ obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2014 r. Trzecie

⁵ COM(2014)592 final, 25.9.2014.

⁶ COM(2017)116 final, 7.3.2017.

sprawozdanie⁷ obejmowało okres od dnia 1 stycznia 2015 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Obecny okres sprawozdawczy jest zsynchronizowany ze sprawozdaniem w sprawie wdrażania niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁸, zgodnie z art. 26 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Dzięki tej synchronizacji państwa członkowskie i zainteresowane strony mogą uzyskać spójny pogląd na temat sektora w odniesieniu do rynku wewnętrznego i przepisów socjalnych w danym okresie sprawozdawczym.

Zgodnie z art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 państwa członkowskie mają obowiązek składania sprawozdań. Dwa państwa członkowskie nie wywiązały się jednak z tego obowiązku⁹, a niektóre państwa dostarczyły jedynie informacje opisowe¹⁰. Jest to wzrost w porównaniu z ostatnim okresem, w którym wszystkie państwa członkowskie wywiązały się ze swoich zobowiązań. Niektóre państwa członkowskie przekazały dane z poważnym opóźnieniem w stosunku do terminu, który upłynął dnia 30 września 2019 r., przy czym ostatnie sprawozdanie otrzymano w październiku 2020 r. Miało to wpływ na termin sporządzenia niniejszego sprawozdania Komisji. W szeregu sprawozdań nie przedstawiono niektórych wymaganych informacji, uniemożliwiając tym samym przeprowadzenie wszechstronnej analizy.

W celu zachowania spójności oraz w celu udzielenia pomocy właściwym organom krajowym w wypełnieniu ich obowiązku sprawozdawczego służby Komisji zaproponowały państwom członkowskim w 2015 r. standardowy formularz. Powinien on być wykorzystywany począwszy od drugiego okresu sprawozdawczego. Prawie wszystkie uczestniczące państwa członkowskie skorzystały ze standardowego formularza w swoich sprawozdaniach krajowych.

Państwa członkowskie, które przedłożyły sprawozdania za bieżący okres sprawozdawczy różnią się od państw, które przedłożyły sprawozdania w poprzednich okresach sprawozdawczych, a przedstawione informacje mają charakter fragmentaryczny, dlatego też porównania między dwoma okresami sprawozdawczymi należy traktować ostrożnie.

II. Analiza danych dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

1. Analiza sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych

Niniejsza część sprawozdania opiera się na informacjach przekazanych przez państwa członkowskie dotyczących wymogów krajowych, organizacji kontroli, poziomu zgodności oraz napotkanych trudności. Przegląd nie ma kompleksowego zakresu ze względu na fragmentaryczny charakter sprawozdań sporządzanych przez państwa członkowskie. W razie

⁷ COM(2019) 84 final z 18.2.2019.

⁸ O którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁹ Państwami członkowskimi, które nie wywiązały się ze swoich zobowiązań są Niderlandy i Portugalia.

¹⁰ Luksemburg

potrzeby sprawozdania państw członkowskich zostały uzupełnione danymi z powyższego opracowania oceniającego.

Państwa członkowskie w bardzo różny sposób sprawdzają zgodność ze wspomnianymi czterema wymogami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, określonymi w rozporządzeniu, a liczba prowadzonych przez nie kontroli też jest bardzo różna. Sposoby sprawdzania zgodności są różne: od systemów punktowych w Niemczech po coroczne kontrole na Łotwie czy weryfikację w oparciu o wyroki skazujące w Irlandii.

Jak dopuszczono pod pewnymi warunkami w art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, niektóre państwa członkowskie nakładają wymogi krajowe, które należy spełnić oprócz czterech wymogów określonych w rozporządzeniu (rzeczywista i stała siedziba, dobra reputacja, odpowiednia zdolność finansowa i wymagane kompetencje zawodowe), aby uzyskać dostęp do zawodu przewoźnika drogowego. Na przykład Dania i Estonia posiadają dodatkowe wymogi krajowe dotyczące zdolności finansowej, podczas gdy inne przykłady wskazują na dodatkowe wymogi dotyczące np. parkingów.

Estonia zgłosiła, że kontrole zgodności z wymogami określonymi w rozporządzeniu prowadzi się w ramach systemu opartego na analizie ryzyka, skupiając się przede wszystkim na przedsiębiorstwach o podwyższonym ryzyku popełnienia poważnych lub częstych naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego. Ponadto po złożeniu przez posiadacza licencji wspólnotowej wniosku o uwierzytelniony odpis przeprowadza się kontrole. W latach 2017–2018 65 % posiadaczy licencji wspólnotowej złożyło wniosek o uwierzytelniony odpis; skontrolowano każdy wymieniony przypadek. Oprócz kontroli stałej siedziby po udzieleniu licencji wspólnotowej władze estońskie przeprowadzają kontrole w oparciu o rejestr 1 lub 2 razy w roku. Oprócz czterech kryteriów Estonia wymaga, aby wnioskodawca ubiegający się o licencję wspólnotową nie miał żadnych zaległości podatkowych nierozłożonych na raty, przekraczających kwotę określoną w ustawie podatkowej; wnioskodawca nie może też zostać postawiony w stan upadłości.

W Irlandii kontrole dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych są przeprowadzane co najmniej raz na pięć lat w ramach procedury przedłużenia ważności zezwolenia dla każdego przedsiębiorcy. Dodatkowo kontrole te mogą odbywać się częściej w odniesieniu do niektórych podmiotów uznanych za stwarzające wysokie ryzyko lub zwracających uwagę właściwych organów. Dobrą reputację kontroluje się w drodze poddania zarządzającego transportem oraz innych odpowiednich osób krajowej procedurze sprawdzającej przeprowadzanej przez krajowe służby policyjne. Służby przeprowadzające weryfikację przedstawiają właściwemu organowi wykaz wyroków skazujących, który może być stosowany do stwierdzenia dobrej reputacji. W trakcie pięcioletniego okresu ważności licencji przewoźnika nie musi on zazwyczaj przekazywać dodatkowych informacji organowi wydającemu licencje. Może się tak zdarzyć jedynie w przypadku, gdy organ wykryje ryzyko w odniesieniu do danego przewoźnika.

Na Łotwie kontrole przestrzegania wymogu w zakresie zdolności finansowej przeprowadza się z wykorzystaniem informacji ze sprawozdań rocznych przekazywanych przez rejestr przedsiębiorstw. Ponadto wszystkie cztery wymogi są sprawdzane przed wydaniem zezwolenia na przewozy. Większość zawieszonych zezwoleń wynikała z wniosków państwowej inspekcji skarbowej, gdy podejmowała ona decyzję o zawieszeniu działalności gospodarczej danego przedsiębiorstwa transportowego. Uwierzytelnione odpisy licencji wspólnotowych i licencji na transport krajowy są wydawane w odniesieniu do każdego poszczególnego pojazdu jedynie na okres do dwunastu miesięcy. W przypadku niezgodności z powyższymi czterema wymogami ważność uwierzytelnionych odpisów licencji

wspólnotowych i licencji na transport krajowy nie jest przedłużana. Dobrą reputację sprawdza się w odniesieniu do zarządzających transportem, przedsiębiorców i członków ich zarządów. Gdy zarządzający transportem lub członkowie zarządu przedsiębiorcy są zastępowani, sprawdza się dobrą reputację każdego z nowych członków. Łotewskie organy egzekwowania prawa napotyka pewne problemy pod względem określania zgodności z kryterium zdolności finansowej związanym z polisą ubezpieczeniową, ponieważ w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 nie zawarto szczegółowego opisu czynników ryzyka, na wypadek których przedsiębiorstwo transportowe musi się ubezpieczyć.

W Hiszpanii stosuje się dwie metody kontrolowania zgodności z kryteriami dostępu do tego zawodu. Pierwsza metoda polega na zwróceniu się do przedsiębiorców, aby przedkładali dokumentację wykazującą ich zgodność z przedmiotowymi czterema wymogami. Druga metoda polega na wizytach inspektorów w obiektach przedsiębiorców w celu przeprowadzenia kontroli na miejscu. W Hiszpanii przedsiębiorcy transportu drogowego muszą co dwa lata składać wnioski o przedłużenie ważności swoich zezwoleń. Dlatego kontrola zgodności z przedmiotowymi czterema wymogami odbywa się co dwa lata. Ponadto corocznie przeprowadza się serię kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorcy, którym nie odnowiono zezwoleń, nie prowadzą żadnej działalności transportowej.

W Polsce działa 400 inspektorów odpowiedzialnych za kontrole na drogach i w obiektach przewoźników drogowych rzeczy. Informacje gromadzone przez inspektorów są przekazywane do Biura ds. Transportu Międzynarodowego oraz do organów lokalnych wydających licencje wspólnotowe i sprawdzających zgodność z czterema wymogami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Za rzeczywistą i stałą siedzibę uznaje się miejsce z wyposażeniem i urządzeniami technicznymi odpowiednimi do prowadzenia działalności transportowej w usystematyzowany i ciągły sposób. Obejmuje to co najmniej jeden z następujących elementów: parking; obszar rozładunku; urządzenia do obsługi pojazdów.

W Niemczech system oceny ryzyka istniał tylko na poziomie regionalnym, jednak począwszy od lipca 2014 r. istnieje ogólnokrajowy system oceny ryzyka. Naruszeniom przypisuje się 5 punktów (najpoważniejsze naruszenia), 3 punkty (poważniejsze/poważne naruszenia) albo 1 punkt (inne naruszenia). Poszczególni przedsiębiorcy są oceniani jako podmioty o podwyższonym ryzyku, jeżeli zebrali 5 punktów (w przypadku przedsiębiorców posiadających do 10 pojazdów), 8 punktów (do 50 pojazdów) albo 11 punktów (ponad 50 pojazdów).

Od 2006 r. brytyjska Agencja ds. Norm dotyczących Kierowców i Pojazdów (Driver and Vehicle Standards Agency) stosuje system zwany OCRS (system punktacji ryzyka w zakresie zgodności przewoźników z przepisami). System ten udoskonalono w 2012 r. w celu poprawy jego zdolności prognostycznych. System OCRS zbiera informacje dotyczące naruszeń w zakresie przydatności do ruchu drogowego, które są skorelowane z innymi naruszeniami.

W Danii wszyscy nowi wnioskodawcy ubiegający się o licencję krajową lub wspólnotową są sprawdzani pod kątem odpowiedniej zdolności finansowej, kompetencji zawodowych, zadłużenia oraz stałej siedziby. Kontrole dobrej reputacji prowadzi się jedynie w przypadku, gdy policja zgłosi jakiś problem lub gdy pojawia się jakakolwiek inna oznaka ewentualnego problemu. Naruszenia są rejestrowane na 5 lat i obejmują naruszenia wykryte przez policję podczas kontroli drogowych. Duńskie władze zazwyczaj sprawdzają co roku wszystkich wnioskodawców oraz około 250 istniejących przewoźników. Spośród istniejących przewoźników wyboru dokonuje się w oparciu o system oceny ryzyka. Aby uzyskać pierwsze dwie licencje, przewoźnicy muszą spełnić kryterium początkowej zdolności finansowej na

poziomie 150 000 DKK (około 20 000 EUR), podczas gdy w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 przewiduje się wymóg posiadania rezerw w wysokości 9 000 EUR w przypadku pierwszego pojazdu oraz 5 000 EUR w przypadku każdego dodatkowego pojazdu. W Danii w przypadku każdego dodatkowego pojazdu wymagane jest 40 000 DKK (około 5 400 EUR). Ponadto przedsiębiorstwo nie może mieć zaległości wobec państwa przekraczających 50 000 DKK (około 6 700 EUR). W trakcie sprawdzania odpowiedniej zdolności finansowej danego przedsiębiorcy duński urząd nadzoru transportu kieruje zapytanie w tej kwestii do duńskich urzędów skarbowych.

Rumunia stosuje system oceny ryzyka w celu ukierunkowania kontroli naruszeń w zakresie wszystkich wykroczeń w transporcie drogowym w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa transportowego. Jeżeli przedsiębiorstwo otwiera oddział, przeprowadza się kontrole w zakresie jego stałej i rzeczywistej siedziby.

W Luksemburgu Ministerstwo Gospodarki przeprowadza kontrole przed wydaniem zezwolenia, aby sprawdzić zgodność z wszystkimi czterema wymogami. Kontrole dobrej reputacji przeprowadza się również w przypadku, gdy posiadacz zezwolenia doświadcza trudności finansowych, takich jak nadmierne zadłużenie lub upadłość, aby chronić pozostałe umawiające się strony. Kontrole dobrej reputacji, zdolności finansowej, kompetencji zawodowych oraz stałej i rzeczywistej siedziby przeprowadza się również w przypadku, gdy posiadacz zezwolenia składa wniosek o nowe zezwolenie, na przykład jeżeli rozszerza zakres działalności na inny sektor, do którego to celu potrzebuje dodatkowego zezwolenia.

Kilka organów egzekwowania prawa podkreśliło wymagający charakter kontroli dotyczących stałej i rzeczywistej siedziby. Państwa członkowskie napotkały między innymi trudności ze względu na brak zdolności administracyjnych do kontrolowania wszystkich przedsiębiorców transportu drogowego zarejestrowanych w danym państwie członkowskim. Kontrole te uznaje się za bardziej zasobochłonne niż inne kontrole.

Tylko jedno państwo członkowskie przedstawiło dane na temat liczby kontroli przeprowadzonych w odniesieniu do czterech wymogów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. W Rumunii w 2017 i 2018 r. przeprowadzono 10 984 kontroli pod kątem spełnienia warunków dostępu do rynku i dobrej reputacji. W odniesieniu do kontroli Estonia poinformowała, że w latach 2017–2018 przeprowadzono 90 procedur administracyjnych dotyczących poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników drogowych.

2. Zezwolenia

W art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zdefiniowano jako „decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego”.

„Decyzja administracyjna” ma różny charakter prawny w różnych państwach członkowskich. Może być warunkiem wstępnym uzyskania licencji na transport krajowy lub licencji wspólnotowej na wykonywanie przewozów międzynarodowych, może być równoważna z licencją na transport krajowy lub może oznaczać licencję na transport krajowy i międzynarodowy wydaną w formie pojedynczego zezwolenia.

Na przykład w Bułgarii i na Litwie istnieją cztery rodzaje licencji (licencja na krajowy przewóz osób, licencja na krajowy przewóz towarów, wspólnotowa licencja na przewóz osób i wspólnotowa licencja na przewóz towarów). W Bułgarii jednak przyznawany jest tylko jeden dokument (tj. zezwolenie) na transport krajowy i międzynarodowy.

Począwszy od 2012 r. przedsiębiorcy mający siedzibę w Estonii chcący prowadzić działalność na rynku transportu drogowego muszą ubiegać się o licencję wspólnotową. Jest to jedyny rodzaj zezwolenia istniejący w tym państwie członkowskim.

W Luksemburgu istnieją tylko dwa rodzaje licencji: jedna w odniesieniu do transportu krajowego, a druga w odniesieniu do transportu międzynarodowego.

W Rumunii udziela się jedynie licencji wspólnotowych jako zezwoleń na przewóz osób albo transport towarów.

W Zjednoczonym Królestwie istnieją dwa główne rodzaje zezwoleń, które mają zastosowanie do przedsiębiorców zajmujących się transportem osób i towarów. Są to standardowe licencje krajowe oraz licencje międzynarodowe. Licencja międzynarodowa jest przeznaczona dla przedsiębiorstw zajmujących się transportem międzynarodowym i odpowiada ona licencjom wspólnotowym. Dodatkowo Zjednoczone Królestwo ma dalsze kategorie wykraczające poza zakres rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w przypadku podmiotów działających na własny rachunek. Istnieje dodatkowa klasyfikacja organizacji zajmujących się przewozem osób niebędących przedsiębiorstwami. Nie są one uznawane za działające zarobkowo i należą do nich szkoły, organizacje charytatywne i grupy społecznościowe.

Ponieważ istnieją różne rodzaje zezwoleń dla przedsiębiorstw na wykonywanie zawodu w sektorze transportu drogowego, dane przedłożone przez państwa członkowskie można porównywać wyłącznie w zarysie ogólnym. Jednak większość państw członkowskich podała łączną liczbę podmiotów posiadających zezwolenia na dzień 31 grudnia 2018 r., stanowiącą punkt odniesienia dla danych dotyczących liczby zezwoleń wydanych, zawieszonych lub cofniętych w odniesieniu do transportu towarów i osób. W Austrii działa 11 402 podmiotów posiadających zezwolenia, w Belgii – 9 726, w Bułgarii – 13 683, na Cyprze – 3 101, w Czechach – 24 713, w Niemczech – 57 348¹¹, w Danii – 6 499, w Estonii – 3 693, w Finlandii – 15 824, w Grecji – 12 616¹², w Hiszpanii – 95 521, we Francji – 65 057, na Węgrzech – 14 180, w Chorwacji – 564, w Irlandii – 5 594, we Włoszech – 102 804, na Litwie – 5164, na Łotwie – 4721, na Malcie – 53¹³, w Polsce – 87 603, w Szwecji – 17 616, w Słowenii – 5859, na Słowacji – 8895, a w Zjednoczonym Królestwie – 41 128. Ogółem w UE funkcjonowało 545 258 przewoźników towarów i 68 106 przewoźników osób¹⁴. Siedem państw członkowskich nie przedłożyło danych na temat liczby przewoźników osób, natomiast cztery nie przedłożyły danych na temat liczby przewoźników towarów. Liczba przewoźników

¹¹ Grecja, Niemcy i Malta podały wyłącznie liczbę przewoźników towarów.

¹² Grecja, Niemcy i Malta podały wyłącznie liczbę przewoźników towarów.

¹³ Grecja, Niemcy i Malta podały wyłącznie liczbę przewoźników towarów.

¹⁴ Niemcy, Grecja, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Portugalia i Rumunia nie podały liczby przewoźników osób, a Luksemburg, Niderlandy, Portugalia i Rumunia nie zgłosiły liczby przewoźników towarów.

towarów i osób jest nieco niższa niż w ostatnim okresie sprawozdawczym, co może wynikać z braku sprawozdawczości ze strony niektórych państw członkowskich, ponieważ wszystkie państwa członkowskie przedłożyły swoje sprawozdania za lata 2015–2016.

Znaczna większość upoważnionych przedsiębiorców jest przewoźnikami drogowymi. Odsetek posiadających zezwolenia przewoźników drogowych rzeczy względem całkowitej liczby zgłoszonych podmiotów z zezwoleniami w państwach członkowskich wynosił 89 % na dzień 31 grudnia 2018 r. (89 % na dzień 31 grudnia 2016 r.), podczas gdy przewoźnicy osób stanowili jedynie 11 %.

2.1 Zezwolenia przyznane

Zgodnie z danymi przedłożonymi przez 21 państw członkowskich¹⁵ w okresie sprawozdawczym przyznano 238 661 zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika w sektorze przewozu osób (12 514) i towarów (226 147). Jest to nieco niższa liczba niż w ostatnim okresie sprawozdawczym, ale może to być związane z brakiem sprawozdawczości ze strony niektórych państw członkowskich.

Liczba przyznanych zezwoleń wynosiła od 199 w Danii do 131 690 w Hiszpanii. Szczegółową tabelę z przekazanymi informacjami przedstawiono w załączniku I do niniejszego sprawozdania.

Większość zezwoleń przyznanych w latach 2017 i 2018 dotyczyła przewoźników drogowych rzeczy (95 % ogółu), a jedynie niewielka część zezwoleń dotyczyła przewoźników osób (5 %). Jedynie Austria wydała więcej zezwoleń na przewóz osób niż na przewóz towarów.

2.2 Zezwolenia cofnięte i zawieszone

Z danych przekazanych przez 25 państw członkowskich¹⁶ wynika, że całkowita liczba zezwoleń cofniętych lub zawieszonych w latach 2017–2018 wynosiła 163 202. Jest to nieco wyższa liczba niż w ostatnim okresie sprawozdawczym. Można zauważyć, że największą liczbę cofnięć i zawieszeń zgłoszono w Hiszpanii i wynosiła ona prawie 142 983 w odniesieniu do transportu osób i towarów. Na drugim końcu skali odnotowano tylko jedno wycofanie lub zawieszenie w Irlandii, a w niektórych państwach członkowskich liczba ta wyniosła zero¹⁷. Szczegółowe informacje na temat cofniętych i zawieszonych zezwoleń znajdują się w załączniku II do niniejszego sprawozdania.

W większości państw członkowskich, które podały powody cofnięć i zawieszeń zezwoleń, cofnięcia i zawieszenia spowodowane były w dużej mierze wygaśnięciem zezwolenia / licencji wspólnotowej, likwidacją przedsiębiorstwa lub wydawano je na wniosek podmiotów.

Hiszpania wskazała jednak, że głównym powodem cofnięcia lub zawieszenia zezwoleń była niezgodność z czterema wymogami dotyczącymi dostępu do zawodu (116 263 cofnięć z tego powodu). W Szwecji głównym powodem cofnięć była niezgodność z wymogiem dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby (1 438 cofnięć z tego powodu). W przypadku niektórych państw członkowskich głównym powodem był brak wystarczającej zdolności finansowej – taką przyczynę zgłosiły Dania (142) i Francja (147). Niektóre państwa członkowskie wskazały

¹⁵ Austria, Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Niemcy, Dania, Estonia, Grecja, Finlandia, Hiszpania, Francja, Chorwacja, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Polska, Szwecja, Słowenia, Słowacja, Zjednoczone Królestwo.

¹⁶ Luksemburg, Niderlandy i Portugalia nie zgłosiły danych.

¹⁷ Republika Czeska, Cypr, Węgry, Litwa i Malta.

„inne” jako główną przyczynę cofnięcia lub zawieszenia zezwoleń, nie precyzując, co oznacza „inne”.

3. Certyfikaty kompetencji zawodowych

Certyfikaty kompetencji zawodowych poświadczające zdanie przez kandydata na kierowcę egzaminu pisemnego i egzaminu ustnego są wydawane przez właściwe organy i stanowią dowód kompetencji zawodowych, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Z informacji przekazanych przez 23 państwa członkowskie¹⁸ wynika, że w okresie sprawozdawczym wydano 552 313 certyfikatów kompetencji zawodowych. Liczba ta obejmuje certyfikaty przyznane na podstawie egzaminu zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz przyznane na podstawie uznania doświadczenia zawodowego w ramach zwolnienia określonego w art. 9 tego rozporządzenia.

Największą w UE liczbę certyfikatów w przedmiotowym okresie sprawozdawczym przyznano w Hiszpanii (428 606), a na kolejnych pozycjach znajdowały się Węgry (68 341), Litwa (9 936) i Rumunia (9 603). Szczegółowe informacje przedstawiono w załączniku III do niniejszego sprawozdania.

4. Zarządzający transportem uznani za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Przypadki stwierdzenia niezdolności do kierowania operacjami transportowymi wystąpiły w 9 z państw członkowskich przekazujących dane: Austria (5), Dania (63), Niemcy (202), Estonia (6), Finlandia (13), Włochy (84), Polska (10) Szwecja (75) i Zjednoczone Królestwo (88). Dane przekazane przez państwa członkowskie przedstawiono w załączniku II do niniejszego sprawozdania.

5. Wymiana informacji

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 każde państwo członkowskie powinno prowadzić krajowy rejestr przedsiębiorców transportu drogowego, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Minimalne wymagania dotyczące wprowadzania danych w tych rejestrach oraz wspólne zasady dotyczące ich połączenia poprzez europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) określono w decyzji Komisji (UE) 2016/480¹⁹. Rejestrowane informacje dotyczą w szczególności dobrej reputacji przedsiębiorców transportowych, popełnionych poważnych naruszeń oraz danych w zakresie licencji wspólnotowych.

Ustanowienie ERRU było pomyślane jako kolejny krok mający na celu ułatwienie współpracy między organami krajowymi zmierzającej do dalszego umacniania transgranicznego egzekwowania europejskiego prawodawstwa dotyczącego transportu drogowego zgodnie z art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Europejski rejestr

¹⁸ Austria, Belgia, Bułgaria, Republika Czeska, Niemcy, Dania, Estonia, Grecja, Hiszpania, Finlandia, Francja, Węgry, Irlandia, Włochy, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Szwecja, Słowenia, Słowacja i Zjednoczone Królestwo.

¹⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylające rozporządzenie (UE) nr 1213/2010, Dz.U. L 87 z 2.4.2016, s. 4.

przedsiębiorców transportu drogowego powinien uprościć transgraniczne egzekwowanie prawa, powodując, że stanie się ono bardziej racjonalne pod względem kosztów, pod warunkiem że wszystkie państwa członkowskie będą do niego podłączone i faktycznie będą korzystać z systemu wymiany dobrej jakości danych znajdujących się w ich bazach danych. Połączenie rejestrów krajowych miało nastąpić do dnia 31 grudnia 2012 r. Niektóre państwa członkowskie twierdzą, że uczestnictwo w ERRU prowadzi do lepszej współpracy poprzez wymianę informacji między państwami członkowskimi, i uważają, że jest to niezbędne narzędzie egzekwowania przepisów UE dotyczących transportu drogowego²⁰. Zgłoszono jednak również pewne trudności techniczne²¹, takie jak przyjmowanie wniosków w innych językach oraz fakt, że nie wszystkie państwa członkowskie korzystają z WebClient.

Państwa członkowskie przesłały 31 214 powiadomień o poważnym naruszeniu i otrzymały 27 439 powiadomień. Zarejestrowano 819 622 wnioski o przeprowadzenie kontroli dobrej reputacji, natomiast państwa członkowskie zgłosiły, że otrzymały łącznie 2 301 671 wniosków. Wskazuje to na rozbieżność w liczbach.

Dane przekazane przez państwa członkowskie w odniesieniu do wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi przedstawiono w załączniku IV do niniejszego sprawozdania.

III. Wnioski

Na podstawie danych dostarczonych przez państwa członkowskie można sformułować następujące wnioski:

Niektóre państwa członkowskie nakładają wymogi krajowe, które należy spełnić oprócz czterech wymogów określonych w rozporządzeniu (rzeczywista i stała siedziba, dobra reputacja, odpowiednia zdolność finansowa i wymagane kompetencje zawodowe), aby uzyskać dostęp do zawodu przewoźnika drogowego. Odnosi się to głównie do wymogów dotyczących zdolności finansowej.

Jeśli chodzi o kontrole, są one przeprowadzane w różnych odstępach czasu i za pomocą różnych metod. Niektóre państwa członkowskie stosują oparty na analizie ryzyka system skupiający się na przedsiębiorstwach o podwyższonym ryzyku popełnienia naruszeń, podczas gdy inne przeprowadzają kontrole głównie w odstępach rocznych lub w przypadku składania wniosków o nowe zezwolenia. Kilka organów egzekwowania prawa podkreśliło wymagający charakter kontroli ze względu na presję na zdolności administracyjne. Tylko dwa państwa zgłosiły liczbę kontroli lub procedur administracyjnych dotyczących poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników drogowych.

Ze względu na różne podejścia i różną liczbę zezwoleń w poszczególnych państwach członkowskich porównywalność tych danych jest ograniczona. Dane wskazują jednak, że większość upoważnionych przedsiębiorców to przewoźnicy drogowi (95 %). Liczba cofnięć i zawieszeń zezwoleń różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich. Cofnięcia lub zawieszenia były w dużej mierze egzekwowane ze względu na wygaśnięcie zezwolenia lub licencji wspólnotowej, likwidację spółki lub na wniosek przewoźników. Niektóre państwa członkowskie wskazały, że zawieszenia były spowodowane niespełnieniem czterech wymogów dotyczących dostępu do zawodu –były to Hiszpania, Szwecja, Dania i Francja.

²⁰ Estonia, Bułgaria i Malta.

²¹ Szwecja i Finlandia.

Państwa członkowskie informują również, że ERRU usprawnia współpracę i jest podstawowym narzędziem w tym zakresie.

Komisja przypomina państwom członkowskim o obowiązku przekazania kompletnego sprawozdania zawierającego wszystkie elementy danych wymienione w art. 26 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w wymaganym terminie, tak aby umożliwić sporządzenie całościowego sprawozdania. Komisja wzywa również państwa członkowskie do stosowania standardowego formularza sprawozdawczego w celu zapewnienia spójności przekazywanych danych krajowych.